

Wywiad: 6 072 ogniwa baterii na 10-stopniowym mrozie

Rozpoczęło się oficjalne odliczanie do debiutu CUPRA e-Racer – pierwszego na świecie całkowicie elektrycznego samochodu, który weźmie udział w wyścigach serii ETCR. Tej zimy kierowca Jordi Gené, pod czujnym okiem zespołu inżynierskiego Xaviego Serry, sprawdził możliwości e-Racera na ośnieżonych stokach narciarskich w Andorze. Wyniki testów są bardzo obiecujące.

Czy dostosowanie samochodu do tak niskich temperatur było problematyczne?

Jordi Gené (ekspert i kierowca wyścigowy): Co ciekawe, okazało się to prostsze niż mogłoby się wydawać. W przypadku samochodów elektrycznych najważniejszą kwestią jest zarządzanie temperaturą poszczególnych podzespołów. Silnik dostarcza ogromnej mocy, ale to nagrzanie baterii jest kluczowe. Gdy pracowaliśmy w mroźnych warunkach, niska temperatura zapewniała wydajne chłodzenie akumulatorów.

Xavi Serra (dyrektor techniczny projektu): Największym wyzwaniem był czas ładowania baterii. CUPRA e-Racer jest wyposażona w 450-kilogramowy akumulator, który generuje moc porównywalną do 9 000 telefonów komórkowych. Źródłem mocy są 23 panele, z których każdy wyposażony jest w 264 ogniwa. Gdy się rozładują, trzeba odczekać aż wystygną, zanim będzie można naładować je ponownie. Mróz pozwolił nam przyspieszyć ten proces.

Jakie zmiany wprowadzono do modelu e-Racer, by poradził sobie w takich warunkach?

X.S.: Naturalnym środowiskiem dla tego samochodu jest asfaltowy tor wyścigowy, więc musieliśmy specjalnie przystosować go do śniegu. Postanowiliśmy zwiększyć prześwit poprzeczny, by dostosować e-Racera do innej nawierzchni. Dodatkowe 20 mm dało zaskakująco dobre efekty. Zebraliśmy bardzo ciekawe dane, które mogą nam pomóc w ulepszeniu projektu. Cały czas pamiętamy jednak, że miejsce e-Racer jest na asfalcie.

Zauważyłeś różnicę w przyczepności?

J.G.: Różnica była ogromna, poczułem ją od razu. Nie tylko podnieśliśmy podwozie, ale również wymieniliśmy opony, by lepiej trzymały się zamrożonej powierzchni. Nie mogliśmy zostawić gładkich opon typu slick wykorzystywanych na torze wyścigowym. W każdą oponę wkręciliśmy około 420 kolców, dzięki czemu samochód prowadził się perfekcyjnie.



Z jakimi jeszcze wyzwaniami wiąże się jazda po śniegu?

X.S.: Jeździliśmy głównie po lodzie przykrytym 10-centymetrową warstwą białego puchu. Bardzo niska temperatura spowodowała, że gromadzący się na podwoziu śnieg zaczął zamarzać tworząc lodową skorupę. Każdego popołudnia, podczas przerw na ładowanie akumulatorów, musieliśmy usuwać lód spod samochodu, by obniżyć wagę pojazdu.

Jak po tym teście oceniacie właściwości jezdne modelu e-Racer?

X.S.: Jesteśmy bardzo zaskoczeni, jak dobrze auto dostosowało się do niecodziennych warunków. To naprawdę duże osiągnięcie. Choć projektowaliśmy CUPRA e-Racer do jazdy po asfalcie, to dobrze wiedzieć, że może poradzić sobie ze wszystkimi wyzwaniami, które przed nim stawiamy. Najważniejsze, aby świetnie się prowadził, dając kierowcy pewność siebie w każdych warunkach.

J.G.: Proces elektryfikacji nabiera rozpędu, a takie niestandardowe testy są ważne dla dalszego rozwoju modelu e-Racer. Przez rok pracy nad tym projektem wykorzystywaliśmy wiele rozwiązań, które już znaliśmy, ale w trakcie dowiedzieliśmy się również nowych rzeczy. Zachowanie samochodu na śniegu bardzo miło nas zaskoczyło. Prowadziło się go łatwo i przyjemnie. Testy systemów – w tym odpowiedzialnego za kontrolę trakcji – w ekstremalnych warunkach, dostarczają nam przydatnych informacji, które wykorzystamy przy dalszym rozwijaniu projektu e-Racer.

Czy już jesteście gotowi na nową serię wyścigów?

X.S.: Nasz pojazd dysponuje ogromną mocą, którą staramy się wykorzystać w optymalny sposób, co ma przełożyć się na lepsze osiągi na torze. Chcemy być najszybsi i jako pierwsi przekraczać linię mety w serii wyścigów ETCR, w której zadebiutujemy w 2020 roku. Naszym celem jest pokazanie, że CUPRA e-Racer jest poważnym graczem w świecie efektywnych, czystych i przyjaznych środowisku wyścigów.

CUPRA to elitarna marka dla wyjątkowych ludzi. Zaprojektowana, by urzec tych, którzy poszukują takich wartości, jak: wyjątkowość, wyrafinowanie i sportowe osiągi. Nadszedł czas, aby miłośnicy motoryzacji odkryli nowy wymiar aut, które spełnią ich oczekiwania. Wraz z wprowadzeniem na rynek nowych modeli, CUPRA będzie dbała o sportowego ducha i wyścigowe tradycje, startując w serii TCR. CUPRA zyskuje własną tożsamość i jest gotowa, by podbić serca nowej grupy entuzjastów, korzystając z sieci ponad 280 specjalnie wybranych dealerów SEAT-a w całej Europie.



DODATKOWYCH INFORMACJI UDZIELA:

Jakub Góralczyk
tel.: +48 61 62 73 063 | kom.: +48 690 406 063,
Jakub.Goralczyk@seat-auto.pl | www.seatmedia.pl

SEAT jest jedyną firmą z sektora motoryzacyjnego, która projektuje, rozwija i produkuje samochody w Hiszpanii. SEAT, będący częścią Grupy Volkswagen, to międzynarodowy koncern z siedzibą w Martorell koło Barcelony, eksportujący około 80% swojej produkcji do ponad 75 krajów. W 2018 roku SEAT osiągnął ogóln światową sprzedaż na poziomie 517 600 pojazdów, co stanowi najwyższy wynik w ciągu 68 lat jego istnienia.

Grupa SEAT zatrudnia 15 000 wykwalifikowanych pracowników w trzech zakładach produkcyjnych w Barcelonie: Zona Franca, El Prat de Llobregat i Martorell, gdzie powstają między innymi niezwykle popularne modele Ibiza i Leon. Ponadto firma produkuje modele Ateca i Toledo w Republice Czeskiej, model Alhambra w Portugalii oraz model Mii na Słowacji.

Międzynarodowy koncern ma swoje Centrum Techniczne, które działa jako centrum wiedzy, skupiając 1 000 inżynierów, będących siłą napędową innowacji dla tego największego hiszpańskiego inwestora przemysłowego stawiającego na badania i rozwój. SEAT stosuje już w swoich pojazdach najnowszą technologię łączności i jest obecnie zaangażowany w globalny proces digitalizacji firmy w celu promowania mobilności przyszłości.